

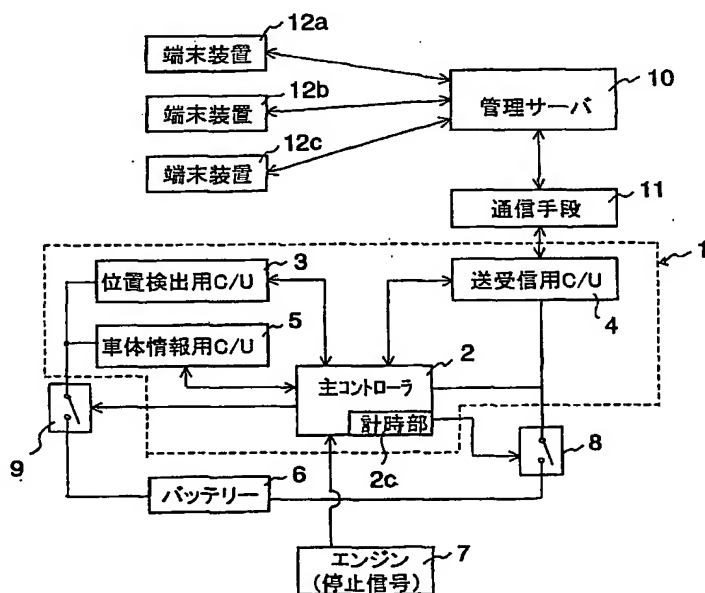


- (51) 国際特許分類⁷: B60R 25/10, 25/04, G08B 13/00 (71) 出願人 (米国を除く全ての指定国について): 日立建機株式会社 (HITACHI CONSTRUCTION MACHINERY CO., LTD.) [JP/JP]; 〒112-0004 東京都文京区後楽二丁目5番1号 Tokyo (JP).
- (21) 国際出願番号: PCT/JP2003/016096
- (22) 国際出願日: 2003 年 12 月 16 日 (16.12.2003) (72) 発明者; および
- (25) 国際出願の言語: 日本語 (75) 発明者/出願人 (米国についてのみ): 小松 英樹 (KOMATSU, Hideki) [JP/JP]; 〒300-1622 茨城県北相馬郡利根町布川618-50 Ibaraki (JP). 杉山 玄六 (SUGIYAMA, Genroku) [JP/JP]; 〒301-0043 茨城県龍ヶ崎市松葉3-10-19 Ibaraki (JP). 足立 宏之 (ADACHI, Hiroyuki) [JP/JP]; 〒300-0331 茨城県稲敷郡阿見町阿見4215-1 ウェーブハウスD-101 Ibaraki (JP). 柴森 一浩 (SHIBAMORI, Kazuhiro) [JP/JP]; 〒303-0005 茨城県水海道市森下町4488
- (26) 国際公開の言語: 日本語
- (30) 優先権データ:
特願 2002-363947
2002 年 12 月 16 日 (16.12.2002) JP

[続葉有]

(54) Title: ANTITHEFT DEVICE

(54) 発明の名称: 盗難防止装置



- 12a, b, c...TERMINAL DEVICE
10...MANAGING SERVER
11...COMMUNICATION MEANS
2...MAIN CONTROLLER
2c...CLOCK UNIT
3...POSITION DETECTING C/U
4...TRANSMITTING/RECEIVING C/U
5...CAR BODY INFORMATION-USE C/U
6...BATTERY
7...ENGINE (STOP SIGNAL)

(57) Abstract: An anti-theft device constructed such that when a stop signal is input from an engine (7), a main controller (2) outputs, until a first specified time T_s elapses, a connection signal to switches (8, 9) to execute an anti-theft processing in the same manner as when the engine (7) is operated, instructs to the switch (9), after an elapse of the first specified time T_s , to repeat a connection and a disconnection at every specified time interval Δt , and detects by a position detecting controller (3) a position at an instruction every time a connection is made to determine the possibility of a theft by comparing that position with a position at the engine stop, whereby it becomes unnecessary to always supply power to the controller (3) during the engine (7) stop to be able to save as much power supply to the controller (3) as time elapsed during which the switch (9) is disconnected and minimize the power consumption of a control device at the engine stop time.

(57) 要約: エンジン7から停止信号を入力すると、主コントローラ2は第1の所定時間 T_s が経過するまでスイッチ8,9に対し接続信号を出力しエンジン7の移動時と同様の盗難防止処理を実行し、第1の所定時間 T_s が経過した後は、所定時間間隔 Δt 毎にスイッチ9に対し接続と遮断とを繰り返し行うよう指示し、接続状態となる度にそのときの位置を位置検出用コントローラ3により検出し、エンジン停止時の位置と比較することにより盗難の有無を判断するよう構成することで、エンジン7が停止している間は常時位置検出用コントローラ3に電力を供給する必要がなくなり、スイッチ9を遮断している時間分

だけ位置検出用コントローラ3への電力の供給を節約することが可能となり、エンジン停止時における制御装置の電力消費を極力抑えることができる盗難防止装置を提供することができる。



エスポワール 405 Ibaraki (JP). 柴田 浩一 (SHI-BATA, Koichi) [JP/JP]; 〒315-0051 茨城県 新治郡 千代田町新治 1828-3 千代田ハウス 12-103 Ibaraki (JP).

(74) 代理人: 武 顕次郎, 外 (TAKE, Kenjiro et al.); 〒105-0003 東京都 港区 西新橋1丁目6番13号 柏屋ビル Tokyo (JP).

(81) 指定国 (国内): CN, KR, US.

(84) 指定国 (広域): ヨーロッパ特許 (AT, BE, BG, CH, CY, CZ, DE, DK, EE, ES, FI, FR, GB, GR, HU, IE, IT, LU, MC, NL, PT, RO, SE, SI, SK, TR).

添付公開書類:

— 国際調査報告書

2文字コード及び他の略語については、定期発行される各PCTガゼットの巻頭に掲載されている「コードと略語のガイダンスノート」を参照。

- 1 -

明 細 書

盗難防止装置

5

技術分野

本発明は、油圧ショベル等の建設機械を含む自走式の移動体に設けられ、この移動体の位置を移動体から離れた場所にある管理サーバ側で把握可能な盗難防止装置に関する。

10

背景技術

この種の盗難防止装置として、例えば全地球位置把握システムすなわちGPSにより管理対象となる自走式の移動体である油圧ショベルの位置を検出し、無線通信により検出した油圧ショベルの位置を遠隔地にある管理サーバに送信し、管理サーバによって油圧ショベルの位置が予め定められる正規の作業範囲内にあるかどうかを確認する技術が、例えば、特開2000-73411号公報に開示されている。

この従来技術では、GPSにより検出された油圧ショベルの位置が正規の作業範囲から逸脱していると判断された場合に、管理サーバからエンジン停止信号を油圧ショベルに搭載した制御装置に送信し、油圧ショベルの作動を停止させるようになっている。

このように、この従来技術によれば、油圧ショベルの盗難をいち早く察知することができるとともに、油圧ショベルによる掘削あるいは走行等の作業を不能にすることができ、また、自走できなくなることから、油圧ショベルを運搬するための車両例えばトレーラへ搭載することが困難となる。したがって、盗難者に対し盗難しようとする意欲を消失させることができるとともに、実質的に盗難が困難となり、盗難防止上有意な技術となっている。

ところで、自走式の移動体の中でも特に油圧ショベル等の建設機

- 2 -

- 械では、作業を終了した後の夜間に盗難されることが多く、また、トレーラ等により運搬されている間は油圧ショベルのエンジンは停止した状態にあり、このエンジン停止時における盗難に対する対処法について考慮する必要がある。上記従来技術には特にエンジン停止時に
5 止時に関して言及されてはいないが、例えばエンジン停止時を含め常時位置検出及び管理サーバと送受信するための制御装置に電力を供給し続ける構成とした場合には、油圧ショベルに搭載されている電源、すなわちバッテリーの電圧が短時間で低下（所謂バッテリー上がり）し、頻繁に充電作業を行わなければならなくなる。また、
10 上記従来技術のように、油圧ショベルの位置情報を管理サーバ側に送信し、管理サーバ側で正規の作業範囲から逸脱したかどうかを判別するようにした場合には、油圧ショベルと管理サーバ間での通信回数が多くなり、通信費用が相当な額となり、この点でも課題が残されている。
- 15 本発明は、上記従来技術における問題点に鑑みてなされたものであり、その第1の目的は、エンジン停止時における制御装置の消費電力を少なくしバッテリー上がりを防止しつつ、エンジン停止時であっても移動体の位置を把握できる盗難防止装置を提供することにある。また、第2の目的は、管理サーバとの通信回数を極力少なく
20 することにより、通信費用を安く抑えることができる盗難防止装置を提供することにある。

発明の開示

- 上記第1の目的を達成するために、本発明は、エンジンを駆動源とする自走式の移動体に設けられ、当該移動体の位置を検出する位置検出手段、外部との送受信を行う送受信手段、位置検出手段及び
25 送受信手段に対する実行命令の出力を含む所定の演算処理を行う演算処理手段を有する制御装置と、移動体とは異なる場所に設けられ、位置検出手段によって検出され、送受信手段により送信された位置
30 情報を含む移動体に関する情報を管理する管理サーバとを備えた盗

難防止装置において、計時手段と、少なくとも位置検出手段に対し電力の供給を行う第１の電力供給手段と、少なくとも計時手段に対し電力の供給を行う第２の電力供給手段とを設け、演算処理手段は、計時手段からの信号を入力し、エンジンの停止信号を入力した時点から第１の所定時間が経過するまでは第１の電力供給手段に対し継続して電力の供給を許容し、第１の所定時間が経過した後は所定の時間間隔で第１の電力供給手段に対し電力の供給を許容する指示信号を繰り返し出力することを特徴とする。

このように構成することにより、エンジンが停止した時点から第１の所定時間が経過するまではエンジン稼動時と同様に位置検出手段によって移動体の現在位置を検出することができる。また、第１の所定時間が経過した後は、第１の電力供給手段による電力の供給が停止されるため位置検出手段に対する電力の供給が停止されるが、計時手段に対しては継続して第２の電力供給手段から電力が供給され、この計時手段からの信号に基づき所定時間間隔毎に第１の電力供給手段から位置検出手段へ電力が供給され、断続的に位置検出が実行される。すなわち、第１の所定時間が経過した後は、位置検出手段に対し第１の電力供給手段から断続的に電力が供給されることになり、電力の供給が停止される分だけ位置検出手段における電力の消費を抑えることができる。

したがって、移動体に搭載されるバッテリーが、バッテリー上りの状態に至るまでの時間を引き延ばすことができる。

また、上記第２の目的を達成するために請求項５に記載の発明は、制御装置に位置検出手段により検出された移動体の位置情報を記憶する記憶手段を設け、演算処理手段が、エンジンの停止信号が入力された後に検出された位置情報と記憶手段に記憶されている位置情報とを比較し、所定値以上の距離差が確認された場合には盗難されたものと判断し、送受信手段に対し前記管理サーバへ位置情報とともに盗難信号を送信するよう指示することを特徴とする。

以上のように構成することにより、移動体に搭載された制御装置

- 4 -

によりエンジンが停止しているにも関わらず移動体が移動されたかどうか、すなわち盗難されたかどうかを判断することができる。そして、盗難と判断されたときにのみ管理サーバ側に送受信手段を介し通報するため、管理サーバとの通信回数を抑えることができ、通信費用を安く抑えることができる。

5 以上詳述したように、本発明によれば、エンジンが停止した時点から第１の所定時間が経過するまではエンジン稼動時と同様に位置検出手段によって移動体の現在位置を検出することができ、また、第１の所定時間が経過した後は、所定時間間隔毎に第１の電力供給手段から位置検出手段へ電力が供給され、断続的に位置検出が実行される。すなわち、第１の所定時間が経過した後は、位置検出手段に対し第１の電力供給手段から断続的に電力が供給されることになり、電力の供給が停止される分だけ位置検出手段における電力の消費を抑えることができる。したがって、移動体に搭載されるバッテリーが、バッテリー上がりの状態に至るまでの時間を引き延ばすことができる。

また、移動体に搭載された制御装置により盗難されたかどうかを判断することができ、盗難と判断されたときにのみ管理サーバ側に送受信手段を介し通報するため、管理サーバとの通信回数を抑えることができる。通信費用を安く抑えることができる。

図面の簡単な説明

図１は本発明による実施の形態による盗難防止装置の全体構成図である。

25 図２は図１に示す主コントローラのブロック図である。

図３は図１に示す位置検出用コントロールユニットのブロック図である。

図４は図１に示す車体情報用コントロールユニットのブロック図である。

30 図５はエンジン停止信号を入力してから第１の所定時間が経過す

- 5 -

るまでの演算処理内容を表すフローチャートである。

図 6 はエンジン停止信号を入力し、第 1 の所定時間が経過した後の演算処理内容を表すフローチャートである。

図 7 は管理サーバから情報の要求信号を入力したときの処理を表すフローチャートである。

図 8 はエンジン停止信号を入力した後のタイムチャートである。

図 9 は図 6 に示す第 1 の実施の形態における処理の変形例を示すフローチャートある。

図 10 は図 8 に示す第 1 の実施の形態におけるタイムチャートの
10 変形例を示すタイムチャートである。

発明を実施するための最良の形態

以下、本発明による実施の形態について図に基づき説明する。

図 1 ～ 図 8 は、本発明による第 1 の実施の形態を説明するための
15 図であり、図 1 は第 1 の実施形態における盗難防止装置の全体構成図、図 2 は図 1 に示す盗難防止装置を形成する主コントローラのブロック図、図 3 は位置検出用コントロールユニットのブロック図、図 4 は車体情報用コントロールユニットのブロック図、図 5 はエンジン停止信号を入力してから第 1 の所定時間 T_s が経過するまでの
20 演算処理のフローチャート、図 6 はエンジン停止後 T_s が経過してからの演算処理のフローチャート、図 7 は管理サーバから情報要求信号を入力したときの処理のフローチャート、図 8 はエンジン停止信号を入力した後のタイムチャートである。

図 1 に示すように、本実施の形態による盗難防止装置は、自走式
25 の移動体として例えばエンジン 7 を駆動源とする油圧ショベルに搭載される制御装置 1 と、遠隔地に設けられ制御装置 1 と衛星通信あるいは電話回線等の無線による通信手段 11 を介して情報の授受を行い、油圧ショベルに関する情報の管理を司る管理サーバ 10 とを備えている。

30 制御装置 1 は、GPS により油圧ショベルの位置を検出する位置

- 6 -

検出用コントロールユニット 3 と、油圧ショベルに設けられる各種センサからの信号を取り込み油圧ショベルの稼動に関する種々の情報を検出・記憶する車体情報用コントロールユニット 5 と、管理サーバ 10 と情報の授受を行うための送受信用コントロールユニット 4 と、各コントロールユニット 3, 4, 5 を統括制御するとともに所定の演算処理を実行する主コントローラ 2 とを備えている。

上記各コントロールユニット 3, 4, 5 及び主コントローラ 2 は、油圧ショベルに搭載されているバッテリー 6 により電力が供給されている。そして、本実施の形態では、位置検出用コントロールユニット 3 及び車体情報用コントロールユニット 5 が第 1 の電力供給手段としてのスイッチ 9 を介しバッテリー 6 と接続され、主コントローラ 2 及び送受信用コントロールユニット 4 が第 2 の電力供給手段としてのスイッチ 8 を介しバッテリー 6 と接続されている。

一方、管理サーバ 10 には、油圧ショベルの所有者あるいはメーカーやサービス員等が油圧ショベルの稼動状況を確認するために管理サーバ 10 に対しアクセス可能な端末装置 12a, 12b, 12c がネットワーク接続されている。

主コントローラ 2 は、図 2 に示すように CPU を含み上述した各コントロールユニット 3, 4, 5 及びスイッチ 8 及びスイッチ 9 を統括制御するとともに所定の演算処理を実行する制御部 2a と、演算処理の過程で一時的に演算結果を記憶するとともに各種のパラメータ等を記憶する記憶部 2b と、計時手段としての計時部 2c とを備えている。また、エンジン 7 の稼動又は停止に関する信号が入力される。

位置検出用コントロールユニット 3 は、図 3 に示すように不図示の GPS 用の人工衛星からの信号を捕捉し油圧ショベルの位置を算出する位置検出部 3c と、検出した位置情報、及び、予め設定される油圧ショベルの稼動可能な領域を記憶する記憶部 3b と、主コントローラ 2 と信号の授受を行うとともに位置検出部 3c による検出結果を読み込み、記憶部 3b に格納するための処理を実行する制御

- 7 -

部 3 a とを有する。

車体情報用コントロールユニット 5 は、図 4 に示すように主コントローラ 2 と信号の授受を行うとともに、油圧シヨベルに搭載される不図示の各種センサからの情報を取り込む制御部 5 a と、取り込んだセンサからの情報を記憶する記憶部 5 b とを備えている。

以上のように構成した本実施の形態による盗難防止装置では、エンジン 7 が稼動しているときには常時スイッチ 8 及びスイッチ 9 が接続状態を保持し、各コントロールユニット 3, 4, 5、及び、主コントローラ 2 に電力が供給される。

この状態では、位置検出用コントロールユニット 3 を形成する位置検出部 3 c は、制御部 3 a からの指示信号の有無に関らず GPS 衛星からの信号を捕捉するとこの信号から油圧シヨベルの現在位置を算出し、結果を制御部 3 a に出力する。制御部 3 a は、入力した現在位置と記憶部 3 b に格納している稼動可能領域とを比較し、現在位置が稼動可能領域から外れているときにはこの現在位置情報及び盗難信号とを主コントローラ 2 へ出力する。

また、主コントローラ 2 からの指示信号が入力されたときには、制御部 3 a の処理に基づき算出された位置情報を記憶部 3 b に格納する。この主コントローラ 2 からの指示信号は例えば 1 時間置き等予め設定された時間間隔で入力されるようになっているが、主コントローラ 2 からの指示に基づくことなく、算出したときに常時記憶するようにしても良い。

車体情報用コントロールユニット 5 は、所定のサンプリング周期で各種センサからの信号を制御部 5 a を介し記憶部 5 b に時系列的に格納していく。一方、エンジン 7 の冷却水温が異常に高くなったり、エンジン 7 の回転数が所定の最低回転数を下回るような油圧シヨベルの稼動にとって重大な異常信号が所謂割り込み処理により入力されたときには、即座に主コントローラ 2 に出力する。

主コントローラ 2 は、上記した位置検出用コントロールユニット 3 より盗難信号を入力したり、車体情報用コントロールユニット 5

から異常信号を入力した場合には、送受信用コントロールユニット 4 に対し、管理サーバ 10 へ送信するための指示信号を出力する。

また、送受信用コントロールユニット 4 が管理サーバ 10 からデータを要求する信号を受けたとき、あるいは、予め設定されている時刻となったときに、位置検出用コントロールユニット 3 及び車体情報用コントロールユニット 5 に格納されている位置情報及び車体情報を主コントローラ 2 に送るよう指示し、これらの情報を入力し、送受信用コントロールユニット 4 に対し管理サーバ 10 へ送信するよう指示信号を出力する。

送受信用コントロールユニット 4 は、主コントローラ 2 からの指示信号を入力すると、位置情報、盗難信号あるいは車体情報、異常信号等を通信手段 11 を介し管理サーバ 10 に対し送信する。

以上、エンジン 7 が稼働しているときの各コントロールユニット 3, 4, 5 及び主コントローラ 2 による処理について説明したが、次に主コントローラ 2 がエンジン 7 から停止信号を入力した後の処理について図 5 ～図 8 を用い説明する。

主コントローラ 2 は、図 5 に示すようにエンジン 7 の停止信号を入力すると、最初の手順 S1 で位置検出用コントロールユニット 3 の記憶部 3b に記憶されている最新の位置情報を読み込み、次の手順 S2 により主コントローラ 2 の記憶部 2b に読み込んだ位置情報 (X0, Y0) を格納する。

次の手順 S3 では、エンジン 7 の停止信号が入力された時刻 T0 を計時部 2c から読み込み、手順 S4 で記憶部 2b に格納する。

そして、手順 S5 で現在時刻 T1 を計時部 2b より読み込み、次の手順 S6 ではエンジン 7 の停止信号を入力してから所定時間 Ts、例えば 3 時間程度が経過したかどうかを判断し、経過していないと判断した場合には手順 S7 に移行する。

手順 S7 では、位置検出用コントロールユニット 3 から現在の位置情報 (X1, Y1) を読み込み、次の手順 S8 でエンジン 7 の停止信号が入力した時点での位置 (X0, Y0) との距離 ΔL を算出する。そ

- 9 -

して、次の手順 S 9 では算出された距離 ΔL が予め設定されている所定距離 L_s よりも大きいかどうかを判断する。この手順 S 9 で、距離 ΔL が所定距離 L_s よりも小さい場合には、盗難されていないと判断し、手順 S 5 に移行し、手順 S 5 ~ S 9 の処理を繰り返す。

5 手順 S 9 で、算出した距離 ΔL が所定距離 L_s 以上と判断したときには、手順 S 10 に移行し、盗難信号及びそのときの位置情報 (X_1 , Y_1) を管理サーバ 10 へ送信するよう送受信コントロールユニット 4 に対し指示信号を出力した後、手順 S 7 に戻り、手順 S 7 ~ 手順 S 10 による処理を繰り返し実行する。

10 手順 S 6 において、エンジン 7 の停止信号を入力してから所定時間 T_s が経過したと判断した場合には、手順 S 11 に移行し車体情報用コントロールユニット 5 の記憶部 5 b に格納されている車体情報を読み込み、記憶部 2 b に一旦格納する。また、手順 S 12 では記憶されている、車体情報、現在時刻 T_1 、位置情報 (X_1 , Y_1) を
15 管理サーバ 10 へ送信するよう、送受信コントロールユニット 4 に対し指示信号を出力し、次の手順 S 13 ではスイッチ 9 に対し遮断信号を出力し、位置検出用コントロールユニット 3 及び車体情報用コントロールユニット 5 への電力の供給が断たれる。

このように、エンジン 7 から停止信号が入力された後所定時間 T_s
20 s が経過するまでは、スイッチ 9 が接続状態を維持し、この間はエンジン稼動時同様に盗難されたかどうかを把握することができる。また、盗難されたと判断した場合、遠隔地にある管理サーバ 10 に対し即座に通報することができる。

次に、エンジン 7 の停止信号を入力してから所定時間 T_s が経過
25 した後の処理内容について図 6 を用い説明する。

上記したようにエンジン 7 から停止信号が入力され、所定時間 T_s が経過した後もスイッチ 8 は接続状態を保つため、主コントローラ 2 及び送受信コントロールユニット 4 にはバッテリー 6 から電力がそのまま継続して供給される。そして、所定時間 T_s が経過した後の最初の手順 S 20 では計数するための変数 N を 0 とし、次の
30

手順 S 2 1 で計時部 2 c より現在時刻 T 2 を読み込む。

つぎの手順 S 2 2 では、前回処理時刻から所定時間間隔 ΔT が経過したかどうかを判断する。まだ、 ΔT が経過していないと判断された場合には、手順 S 2 1 に戻り、 ΔT が経過したと判断した場合

5 には次の手順 S 2 3 に移行する。

手順 S 2 3 では、遮断状態にあるスイッチ 9 を接続する指示信号を出力する。これにより、位置検出用コントロールユニット 3 に電力が供給され、位置検出用コントロールユニット 3 では位置を検出し、現在の位置情報 (X1, Y1) を主コントローラ 2 に出力する。

10 手順 S 2 4 では、送られてきた現在の位置情報 (X1, Y1) を読み込み、次の手順 S 2 5 で、エンジン 7 の停止信号を入力したときの位置 (X0, Y0) との距離 ΔL を算出する。手順 S 2 6 では、算出された距離 ΔL が所定距離 L_s よりも大きいかどうかを判断し、小さいと判断した場合には手順 2 7 に移行する。

15 手順 2 7 では変数 N に 1 を加算し、次の手順 S 2 8 でスイッチ 9 を遮断する信号を出力する。これにより、位置検出用コントロールユニット 3 への電力の供給が断たれる。

次の手順 S 2 9 では、手順 S 2 1 から S 2 7 までの処理が所定回数 N 0 になったかどうかを判断し、まだ N 0 に至っていない場合には、手順 S 2 1 に戻す。

20

また、手順 S 2 6 において、手順 S 2 5 で算出した距離 ΔL が所定距離 L_s よりも大きいと判断した場合には、手順 S 3 2 に移行し、盗難信号及びそのときの位置情報 (X1, Y1) を管理サーバ 1 0 に送信するよう送受信用コントロールユニット 4 に対し指示信号を出力

25 する。送受信用コントローラ 4 は、この指示信号を入力すると管理サーバ 1 0 に対し、入力した盗難信号とともに現在の位置情報 (X1, Y1) を管理サーバ 1 0 に送信する。

また、手順 2 9 において、処理回数 N が N 0 に到達したと判断したときには、手順 S 3 0 に移行し、現在の位置情報 (X1, Y1) とともに送受信処理を終了する旨の信号を管理サーバ 1 0 に送信するよ

30

- 11 -

う送受信用コントローラ 4 に対し指示信号を出力する。送受信用コントロールユニット 4 は、この指示信号を入力すると管理サーバ 10 に対し、現在の位置情報 (X1, Y1) とともに送受信処理が終了した旨を知らしめる信号を管理サーバ 10 に送信する。

- 5 次の手順 S 3 1 によりスイッチ S 8 に対し遮断信号を出力する。これにより、主コントローラ 2 及び送受信用コントロールユニット 4 への電力の供給が断たれ、制御装置 1 としての処理、及び、外部との送受信が不能となる。

- 10 また、スイッチ 8 に対し遮断信号を出力する前の段階で、送受信用コントロールユニット 4 が管理サーバ 10 よりデータの要求信号を受信した場合の処理について図 7 に基づき説明する。図 7 に示すように、管理サーバ 10 からの要求信号を入力すると、手順 S 4 1 ではスイッチ 9 に対し接続信号を出力する。

- 15 スイッチ 9 が接続状態となり、位置検出用コントロールユニット 3 及び車体情報用コントロールユニット 5 に電力が供給されると、位置検出用コントロールユニット 3 ではその時点での位置検出を実行する。

- 20 そして、次の手順 S 4 2 では、位置検出用コントロールユニット 3 から現在の位置情報を読み込み、さらに車体情報用コントロールユニット 5 から車体情報を読み込むとともに現在時刻を計時部 2 c から読み込み、次の手順 S 4 3 で送受信用コントロールユニット 4 に対し管理サーバ 10 へ送信するように指示信号を出力する。送受信用コントロールユニット 4 は、この指示信号を入力すると、位置情報、車体情報を現在時刻とともに管理サーバ 10 に対し送信する。

- 25 図 8 は、図 5 ～ 図 7 に示す処理を時系列的に表すタイムチャートである。この図 8 にも示すように、本実施の形態では、エンジン 7 の停止信号 (キーオフ) が入力された後の第 1 の所定時間 T_s が経過するまではスイッチ 9 及びスイッチ 8 が継続して接続状態を保持し ((b), (c))、 T_s が経過すると油圧シヨベルの位置情報及び車体情報を管理サーバ 10 に送信し ((e), (f), (g))、ス
- 30

スイッチ 9 が遮断される ((b))。また、その後は、所定時間間隔 Δt 毎にスイッチ 9 の接続と遮断とが繰り返され ((b))、スイッチ 9 が接続状態となる度にその時点での位置検出が実行される ((e))。また、所定時間間隔 Δt が所定の回数 N_0 (図 8 では 4 5 回) に達すると、位置情報と送受信処理の終了を示す信号が管理サーバ 10 に送られて ((g))、スイッチ 8 及びスイッチ 9 が遮断状態となる ((b), (c))。

したがって、本実施の形態では、エンジン 7 が停止し、第 1 の所定時間 T_s が経過した後は、位置検出用コントロールユニット 3 及び車体情報用コントロールユニット 5 に対しスイッチ 9 を介しバ 10 ッテリ 6 から断続的に電力が供給されることになり、電力の供給が停止される分だけ位置検出用コントロールユニット 3 及び車体情報用コントロールユニット 5 における電力の消費を抑えることができる。これにより、油圧ショベルに搭載されるバッテリーが、バ 15 ッテリー上がりの状態に至るまでの時間を引き延ばすことができる。

また、油圧ショベルに搭載された制御装置 1 によりエンジン 7 が停止しているにも関わらず油圧ショベルが移動されたかどうか、すなわち盗難されたかどうかを判断することができる。そして、盗難と判断されたときにのみ管理サーバ 10 側に送受信用コントロールユ 20 ニット 4 を介し通報するため、管理サーバ 10 との通信回数を抑えることができ、通信費用を安く抑えることができる。

なお、上記した第 1 の実施形態では、エンジン 7 の停止信号を入力し、所定時間 T_s が経過した後は、所定時間間隔 Δt 毎に所定回数 N_0 だけスイッチ 9 を断続的に ON, OFF させ、その都度位置 25 検出を行うようにしたが、所定回数 N_0 に代えてエンジン 7 の停止信号を入力してから第 2 の所定時間 T_s' が経過するまでスイッチ 9 を断続的に所定時間間隔 Δt で ON, OFF させるようにしても良い。この処理を図 9 に示す。

この図 9 に示すフローチャートは、手順 S 5 7 を除き、図 6 に示 30 す処理と同等であるが、手順 S 5 7 では、エンジン 7 から停止信号

- 13 -

が入力された後、第 2 の所定時間 T_s' が経過したかどうかを判断し、経過していないと判断したときには最初の手順 S 5 0 に戻り手順 S 5 0 ~ 手順 S 5 7 を繰り返して実行する。一方、手順 S 5 7 において、所定時間 T_s' が経過したと判断した場合には、手順 S 5 8 及び手順 S 5 9 により位置情報 (X1, Y2) 及び送受信処理を終了する旨の信号を管理サーバ 1 0 に送信するよう指示信号を出力し、スイッチ 8 に対し遮断信号を出力する。したがって、この図 9 に示す処理によっても第 1 の実施形態と同様の効果を得ることができる。

10 また、上記した第 1 の実施形態では、主コントローラ 2 に計時部 2 c を設ける構成とし、スイッチ 8 を介しバッテリー 6 から主コントローラ 2 及び計時部 2 c に電力が供給されるようにしたが、計時手段を主コントローラ 2 とは別に独立して設け、油圧ショベルに搭載されるバッテリーとは別の例えばリチウム電池により計時手段に
15 対し電力を供給するようにしても良い。この場合、図 1 0 (h) に示すように、計時手段にタイマ機能を設け所定時間間隔 Δt 毎に ON 信号を出力するようにし、この ON 信号に基づきスイッチ 9 に対し接続信号を出力するようにしても良い。また、スイッチ 8 のみにより主コントローラ 2、位置検出用コントロールユニット 3、送受
20 信用コントロールユニット 4、車体情報コントロールユニット 5 に対しバッテリー 6 と接続するようにし、計時手段からのタイマー信号により主コントローラ 2 及び各コントロールユニット 3, 4, 5 に対し断続的に電力を供給するようにしても良い。この場合、リチウム電池が第 2 の電力供給手段となる。

25

請 求 の 範 囲

1. エンジンを駆動源とする自走式の移動体に設けられ、当該移動
体の位置を検出する位置検出手段、外部との送受信を行う送受信手
5 段、前記位置検出手段及び前記送受信手段に対する実行命令の出力
を含む所定の演算処理を行う演算処理手段を有する制御装置と、

前記移動体とは異なる場所に設けられ、前記位置検出手段によっ
て検出され、前記送受信手段により送信された位置情報を含む前記
移動体に関する情報を管理する管理サーバとを備えた盗難防止装置
10 において、

計時手段と、少なくとも前記位置検出手段に対し電力の供給を行
う第1の電力供給手段と、少なくとも前記計時手段に対し電力の供
給を行う第2の電力供給手段とを設け、

前記演算処理手段は、前記計時手段からの信号を入力し、前記エ
15 ンジンの停止信号を入力した時点から第1の所定時間が経過するま
では前記第1の電力供給手段に対し継続して電力の供給を許容し、
前記第1の所定時間が経過した後は所定の時間間隔で前記第1の電
力供給手段に対し電力の供給を許容する指示信号を繰り返し出力す
ることを特徴とする盗難防止装置。

2. 前記演算処理手段は、前記所定の時間間隔で前記第1の電力供
20 給手段に対し電力の供給を許容する指示信号を出力する都度前記位
置検出手段によって検出される前記移動体の位置情報を読み込み、
この位置情報の読み込み終了後に前記第1の電力供給手段に対し電
力の供給を停止させるよう指示することを特徴とする請求項1に記
25 載の盗難防止装置。

3. 前記演算処理手段は、前記第1の電力供給手段に対し前記所定
の時間間隔で電力の供給を許容する指示信号を所定回数出力する
と、前記送受信手段に対し前記位置検出手段によって最後に検出さ
れた前記移動体の位置情報及び前記送受信手段による外部との送受
30 信が不能となることを伝える信号を前記管理サーバに送信するよう

指示することを特徴とする請求項 2 に記載の盗難防止装置。

4. 前記演算処理手段は、前記第 1 の所定時間が経過し、さらに第 2 の所定時間が経過すると、前記送受信手段に対し前記位置検出手段によって最後に検出された前記移動体の位置情報及び前記送受信手段による外部との送受信が不能となることを伝える信号を前記管理サーバに送信するよう指示することを特徴とする請求項 2 に記載の盗難防止装置。

5. 前記制御装置に位置検出手段により検出された前記移動体の位置情報を記憶する記憶手段を設け、前記演算処理手段が、前記エンジンの停止信号が入力された後に検出された位置情報と前記記憶手段に記憶されている位置情報とを比較し、所定値以上の距離差が確認された場合には盗難されたものと判断し、前記送受信手段に対し前記管理サーバへ位置情報とともに盗難信号を送信するよう指示することを特徴とする請求項 1 に記載の盗難防止装置。

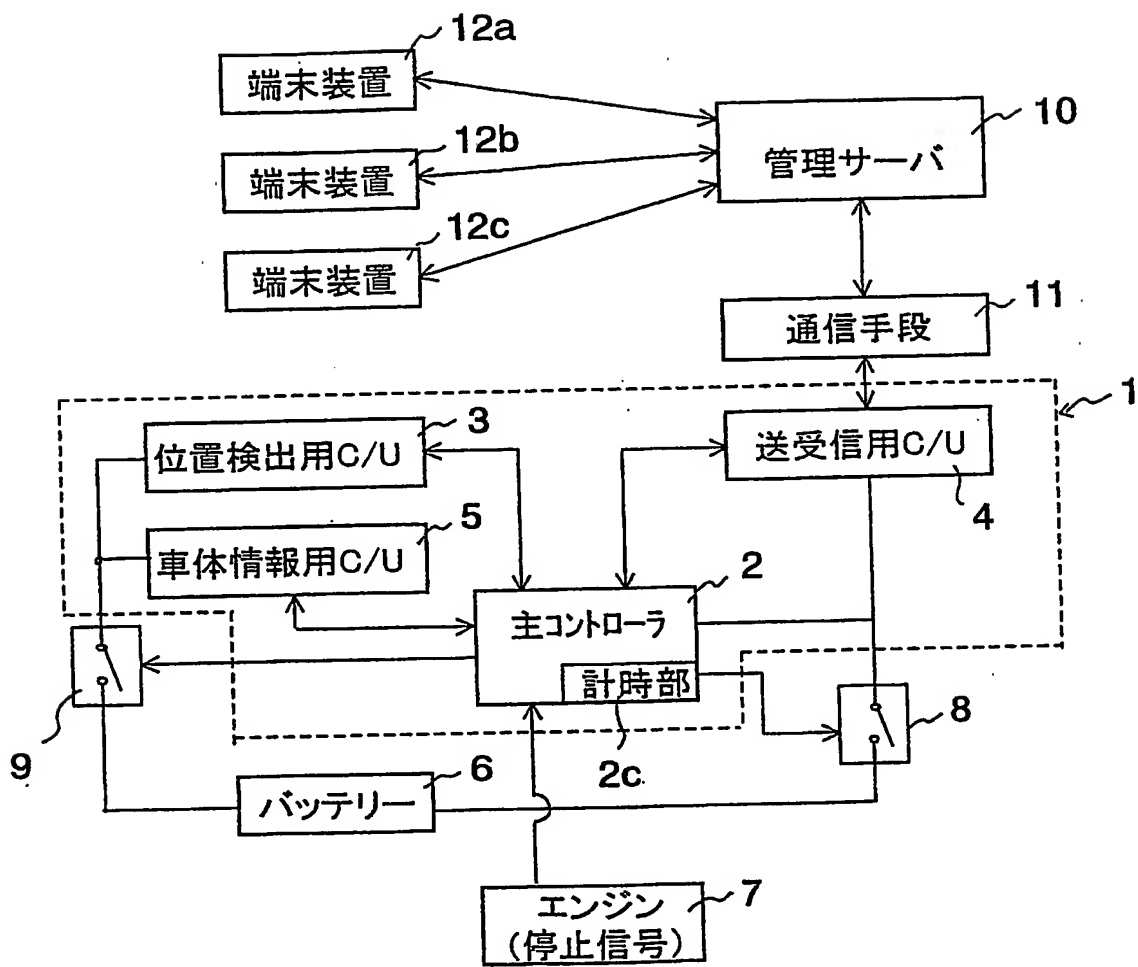
6. 前記演算処理手段は、盗難されたと判断したときには、前記第 1 の電力供給手段に対し継続して電力の供給を許容する指示信号を出力することを特徴とする請求項 3 又は 4 に記載の盗難防止装置。

7. 前記第 2 の電力供給手段を前記送受信手段に対する電力の供給を行うように接続し、前記演算処理手段は、前記送受信手段による外部との送受信が不能になる前に、前記送受信手段によって前記管理サーバからの指令信号を入力した場合には、少なくとも前記記憶手段に記憶されている位置情報を前記管理サーバ側に送信するよう前記送受信手段に対し指示することを特徴とする請求項 5 に記載の盗難防止装置。

8. 前記演算処理手段は、前記送受信手段により前記管理サーバに対し送受信が不能になることを伝える信号が送信された後、前記第 2 の電源供給手段に対し電力の供給を停止させるよう指示することを特徴とする請求項 7 に記載の盗難防止装置。

1/10

図 1



2/10

図 2

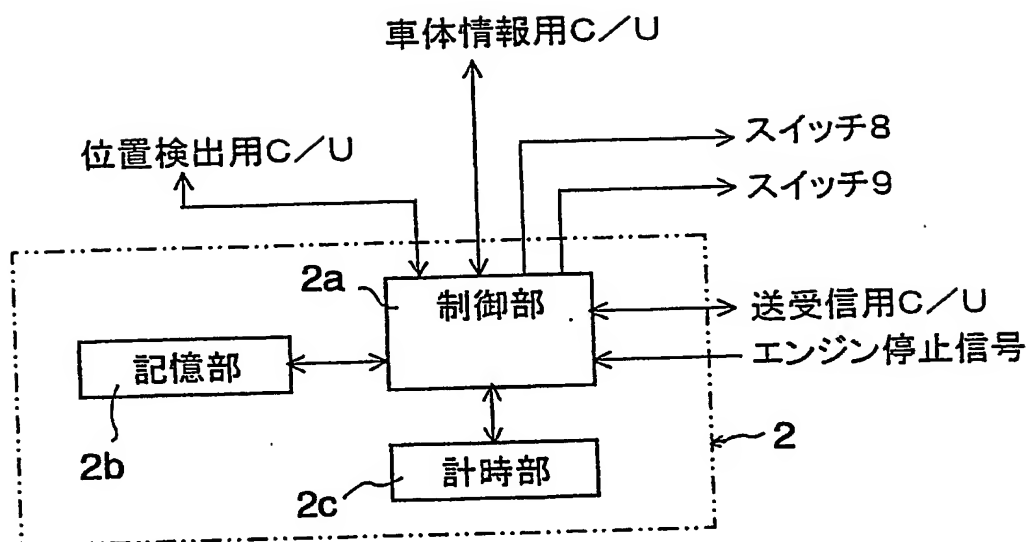


図 3

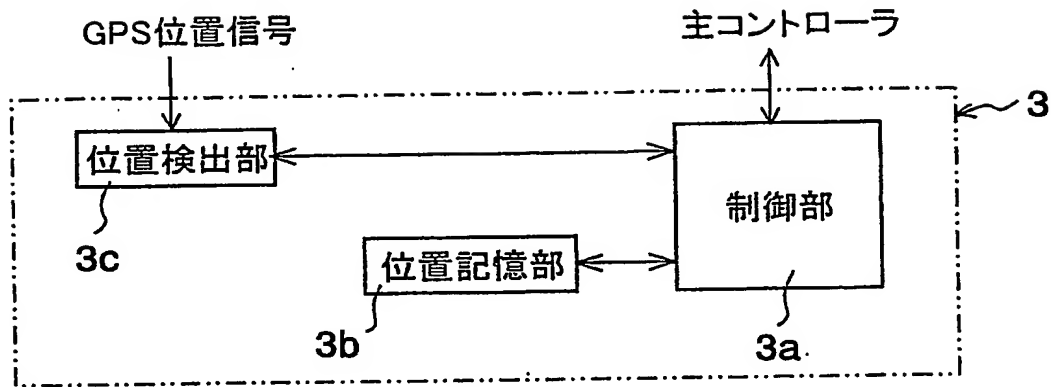
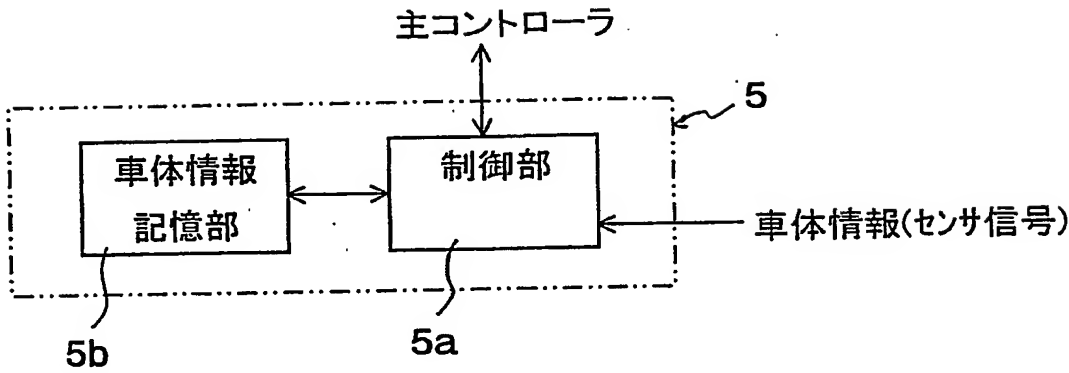
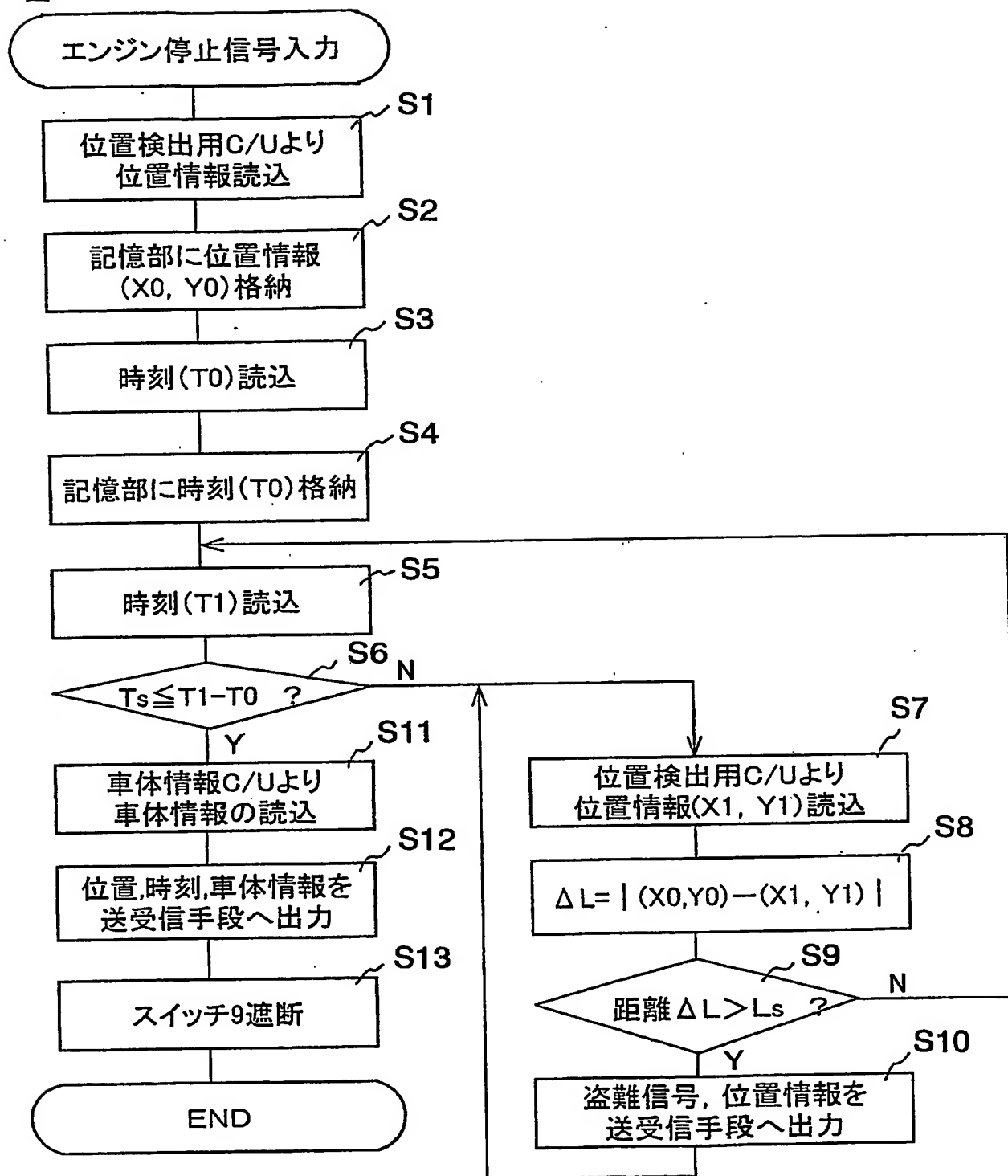


図 4



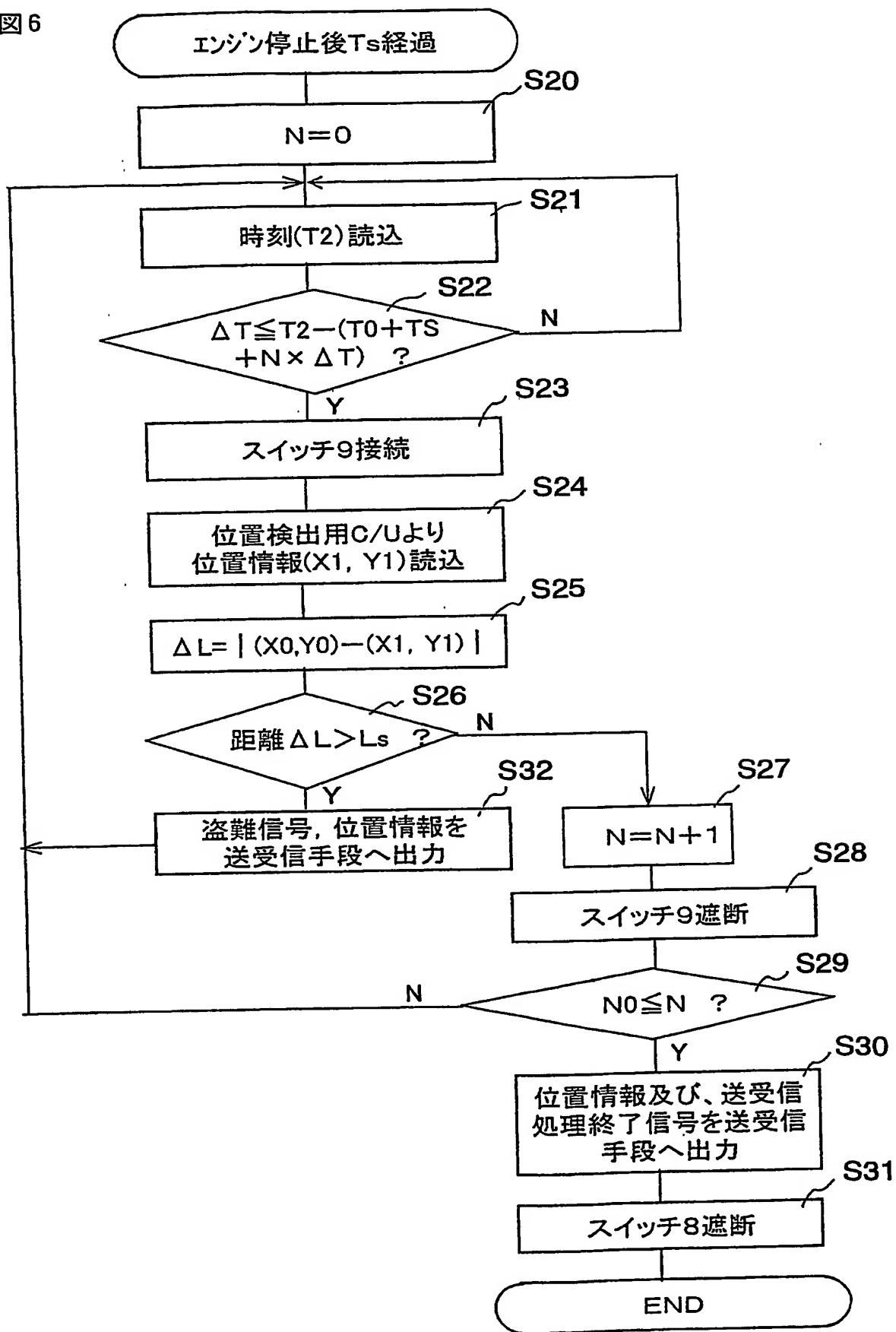
5/10

図 5



6/10

図 6



7/10

図 7

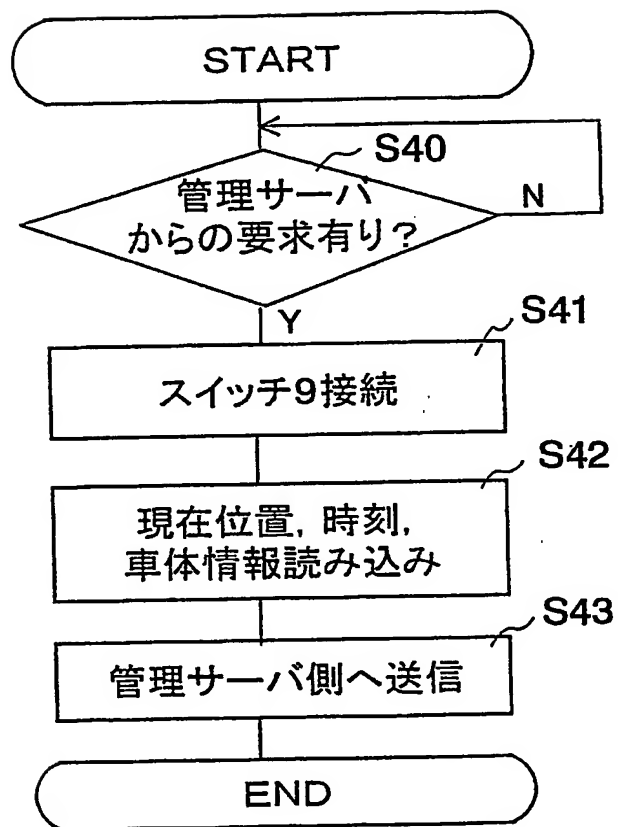
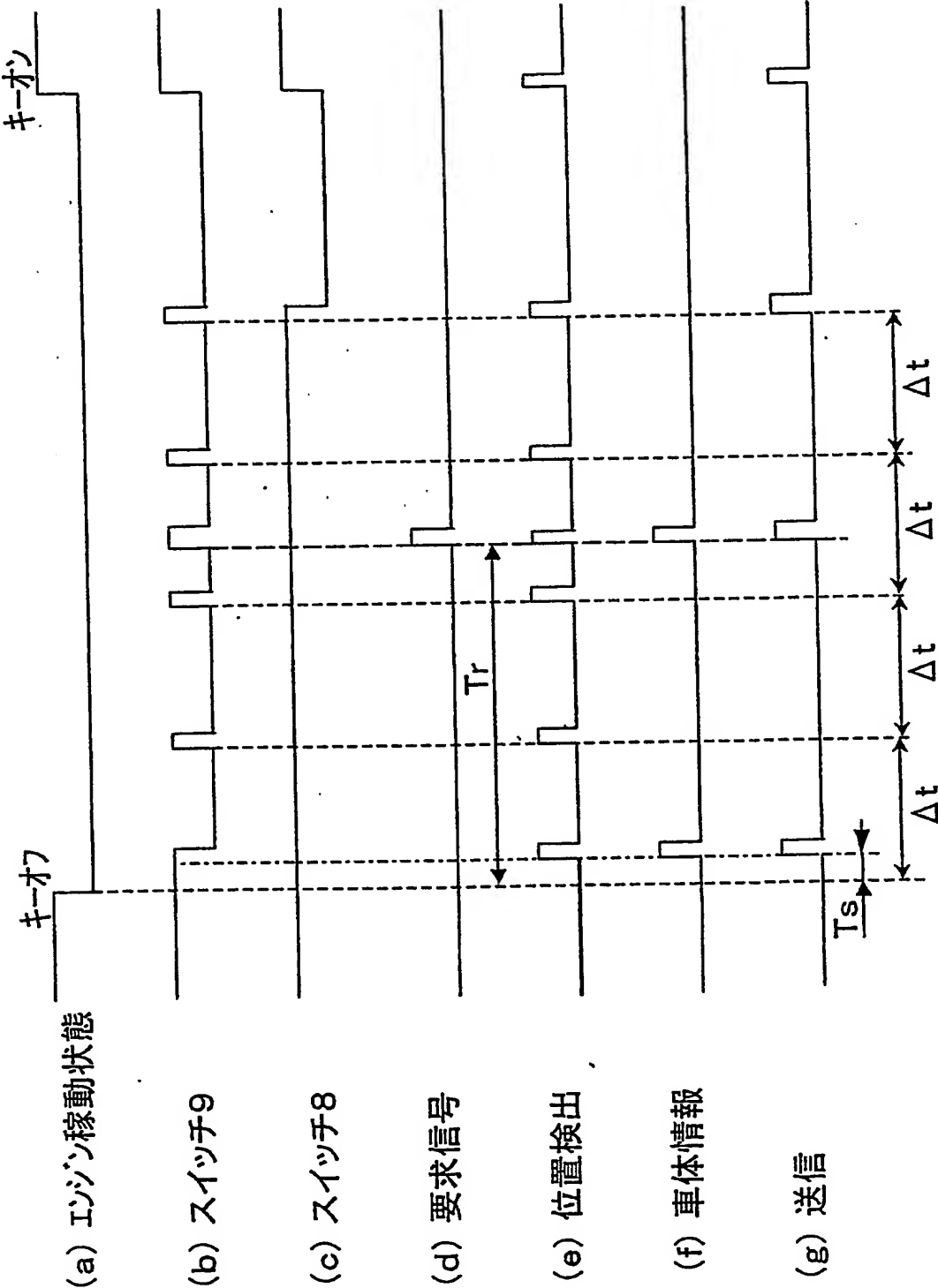
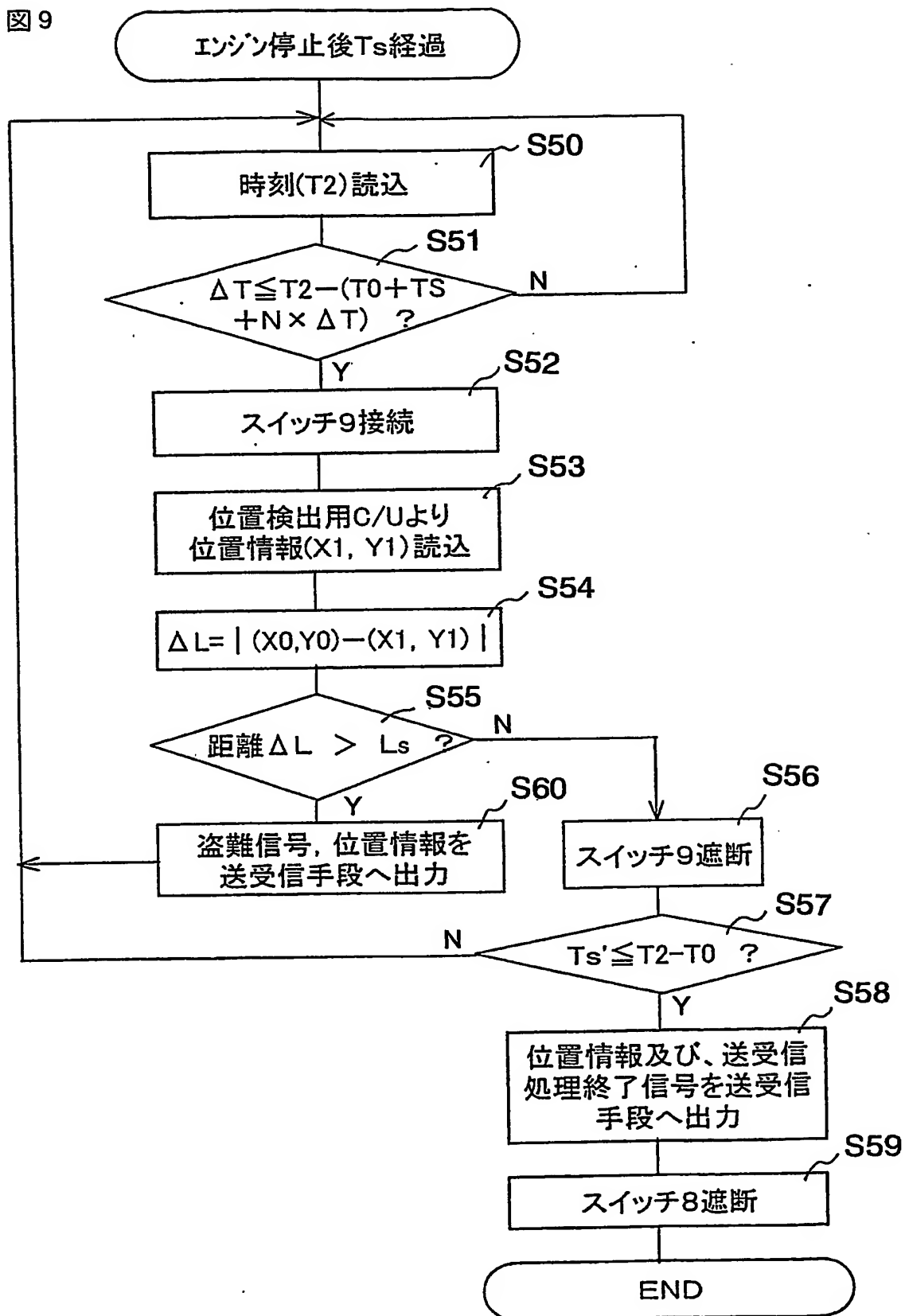


図 8



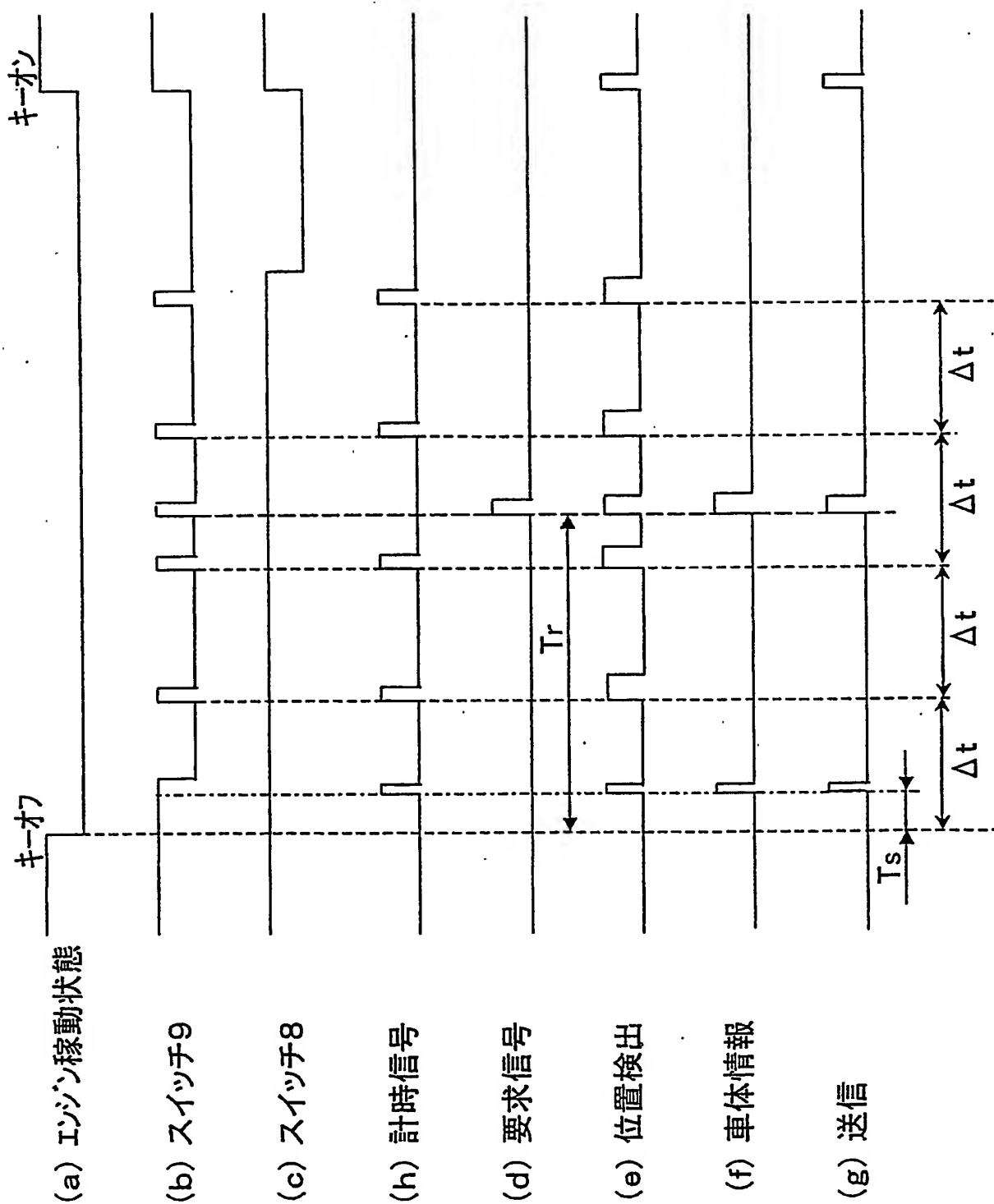
9/10

図 9



10/10

図 10



INTERNATIONAL SEARCH REPORT

International application No.

PCT/JP03/16096

A. CLASSIFICATION OF SUBJECT MATTER

Int.Cl⁷ B60R25/10, B60R25/04, G08B13/00

According to International Patent Classification (IPC) or to both national classification and IPC

B. FIELDS SEARCHED

Minimum documentation searched (classification system followed by classification symbols)

Int.Cl⁷ B60R25/10, B60R25/04, G08B13/00

Documentation searched other than minimum documentation to the extent that such documents are included in the fields searched

Jitsuyo Shinan Koho	1926-1996	Toroku Jitsuyo Shinan Koho	1994-2004
Kokai Jitsuyo Shinan Koho	1971-2004	Jitsuyo Shinan Toroku Koho	1996-2004

Electronic data base consulted during the international search (name of data base and, where practicable, search terms used)

C. DOCUMENTS CONSIDERED TO BE RELEVANT

Category*	Citation of document, with indication, where appropriate, of the relevant passages	Relevant to claim No.
A	JP 10-336760 A (Omron Corp.), 18 December, 1998 (18.12.98), (Family: none)	1-8
A	JP 2001-191901 A (Fujitsu Ten Ltd.), 17 July, 2001 (17.07.01), (Family: none)	1-8
A	JP 2000-72727 A (Kabushiki Kaisha Total Center), 26 September, 2001 (26.09.01), & US 2001-29051 A	1-8

☐ Further documents are listed in the continuation of Box C.

☐ See patent family annex.

* Special categories of cited documents:

"A" document defining the general state of the art which is not considered to be of particular relevance

"E" earlier document but published on or after the international filing date

"L" document which may throw doubts on priority claim(s) or which is cited to establish the publication date of another citation or other special reason (as specified)

"O" document referring to an oral disclosure, use, exhibition or other means

"P" document published prior to the international filing date but later than the priority date claimed

"T" later document published after the international filing date or priority date and not in conflict with the application but cited to understand the principle or theory underlying the invention

"X" document of particular relevance; the claimed invention cannot be considered novel or cannot be considered to involve an inventive step when the document is taken alone

"Y" document of particular relevance; the claimed invention cannot be considered to involve an inventive step when the document is combined with one or more other such documents, such combination being obvious to a person skilled in the art

"&" document member of the same patent family

Date of the actual completion of the international search
20 February, 2004 (20.02.04)

Date of mailing of the international search report
09 March, 2004 (09.03.04)

Name and mailing address of the ISA/
Japanese Patent Office

Authorized officer

Facsimile No.

Telephone No.

A. 発明の属する分野の分類 (国際特許分類 (IPC))

Int. Cl⁷ B60R25/10、B60R25/04、G08B13/00

B. 調査を行った分野

調査を行った最小限資料 (国際特許分類 (IPC))

Int. Cl⁷ B60R25/10、B60R25/04、G08B13/00

最小限資料以外の資料で調査を行った分野に含まれるもの

日本国実用新案公報 1926-1996年

日本国公開実用新案公報 1971-2004年

日本国登録実用新案公報 1994-2004年

日本国実用新案登録公報 1996-2004年

国際調査で使用した電子データベース (データベースの名称、調査に使用した用語)

C. 関連すると認められる文献

引用文献の カテゴリー*	引用文献名 及び一部の箇所が関連するときは、その関連する箇所の表示	関連する 請求の範囲の番号
A	JP 10-336760 A (オムロン株式会社) 1998. 1 2. 18, (ファミリーなし)	1-8
A	JP 2001-191901 A (富士通テン株式会社) 200 1. 07. 17, (ファミリーなし)	1-8
A	JP 2000-72727 A (株式会社トータル・センター) 2001. 09. 26, &US 2001-29051 A	1-8

☐ C欄の続きにも文献が列挙されている。☐ パテントファミリーに関する別紙を参照。

* 引用文献のカテゴリー

「A」 特に関連のある文献ではなく、一般的技術水準を示すもの

「E」 国際出願日前の出願または特許であるが、国際出願日以後に公表されたもの

「L」 優先権主張に疑義を提起する文献又は他の文献の発行日若しくは他の特別な理由を確立するために引用する文献 (理由を付す)

「O」 口頭による開示、使用、展示等に言及する文献

「P」 国際出願日前で、かつ優先権の主張の基礎となる出願

の日の後に公表された文献

「T」 国際出願日又は優先日後に公表された文献であって出願と矛盾するものではなく、発明の原理又は理論の理解のために引用するもの

「X」 特に関連のある文献であって、当該文献のみで発明の新規性又は進歩性がないと考えられるもの

「Y」 特に関連のある文献であって、当該文献と他の1以上の文献との、当業者にとって自明である組合せによって進歩性がないと考えられるもの

「&」 同一パテントファミリー文献

国際調査を完了した日

20. 02. 04

国際調査報告の発送日

09. 3. 2004

国際調査機関の名称及びあて先

日本国特許庁 (ISA/JP)

郵便番号100-8915

東京都千代田区霞が関三丁目4番3号

特許庁審査官 (権限のある職員)

大谷謙仁

3 Q

9433

電話番号 03-3581-1101 内線 3380